

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Arrêté du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin)

NOR : TRAA2116056A

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ;

Vu le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim, conclue à Berne (Suisse) le 4 juillet 1949 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 120-1 et L. 571-13 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-3 et R. 227-8 à R. 227-15 ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu le rapport d'étude d'approche équilibrée sur les vols de nuit à l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 30 avril 2020 ;

Vu la consultation du public réalisée du 11 février au 11 mai 2021, en application du règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restriction d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union (art.6.2d) ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) en date du 3 février 2021 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 11 juin 2021,

Arrête :

Art. 1^{er}. – I. – En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin), les restrictions prévues aux paragraphes III à XVI du présent article sont décidées pour cet aéroport, sous réserve des dispositions prévues à l'article 2.

II. – Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « annexe 16 » : annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « Protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;
- « aviation générale » : les activités aériennes autres que celles des services aériens réguliers et des transports non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- « chapitre 2 » et « chapitre 3 » : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels, qui sert à mesurer la marge cumulée ;

- « essais de moteurs » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;
- « heure(s) » : heure(s) locale(s) ;
- « marge cumulée » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie pour chacun des trois points mentionnés au « chapitre 3 » ;
- « vol commercial » : tout vol réalisé au titre d'un service aérien régulier ou d'un transport non régulier, effectué contre rémunération, en vertu ou non d'un contrat de location ;
- « vols d'entraînement » : les vols d'entraînement des aéronefs en régime de vol aux instruments (IFR) ainsi que des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5,7 tonnes en régime de vol à vue.

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

III. – Aucun aéronef du « chapitre 2 » ne peut être exploité sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

IV. – Aucun vol commercial ne peut

- atterrir entre 0 heure et 5 heures ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 0 heure et 6 heures.

V. – a) Sous réserve des dispositions spécifiques prévues au b, aucun vol commercial ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23 heures et 0 heures.

b) Les dispositions du a ne font pas obstacle au décollage, entre 23 heures et 0 heure, des aéronefs effectuant des vols commerciaux, programmés en dehors de la plage horaire prévue au a, qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

VI. – Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au « chapitre 3 » avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 0 heure et entre 5 heures et 6 heures ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 0 heure ;

VII. – Aucun vol d'aviation générale ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 6 heures ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 6 heures.

VIII. – Les vols d'entraînement sont interdits les jours fériés français et suisses et en dehors des périodes suivantes :

- du lundi au vendredi, entre 8 heures et 20 heures ;
- le samedi, entre 8 heures et 12 heures.

IX. – Entre 22 heures et 6 heures :

- aucun essai de moteurs ne peut être effectué du lundi au samedi et toute la journée le dimanche, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit ;
- les déplacements des aéronefs entre les hangars et les postes de stationnement sont obligatoirement effectués à l'aide de tracteurs ;
- le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs est interdit.

X. – Aucun aéronef certifié conformément au « chapitre 3 » dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à 97 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage entre 0 heure et 9 heures ni entre 22 heures et 0 heure les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1^{er} janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1^{er} mai, 25 décembre et 26 décembre.

XI. – Aucun aéronef certifié conformément au « chapitre 3 » dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche est supérieur à 97 EPNdB ne peut, atterrir entre 0 heure et 9 heures ni entre 22 heures et 0 heure les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1^{er} janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1^{er} mai, 25 décembre et 26 décembre.

XII. – Tout aéronef au décollage en piste 15 est tenu, entre 22 heures et 7 heures, heures locales, de décoller depuis l'extrémité de la piste.

XIII. – Tout aéronef évoluant selon les règles de vol aux instruments respecte les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

XIV. – Tout exploitant d'aéronef effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie dans son manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes sont conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

XV. – Tout exploitant effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie, dans son manuel d'exploitation, la classification et la marge cumulée de ses aéronefs.

XVI. – Tout aéronef évoluant selon les règles de vol à vue respecte les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

XVII. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux XIII et XVI que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

Art. 2. – I. – Les dispositions prévues à l'article 1^{er} du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. – Des dérogations aux règles définies par l'article 1^{er} du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

III. – Le transporteur aérien fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile les éléments relatifs aux motifs du retard des vols opérés en application du V b) de l'article 1^{er}.

Art. 3. – Un bilan des mouvements effectués au titre du V b) de l'article 1^{er} et des I et II de l'article 2 du présent arrêté est présenté chaque année, par les services de l'aviation civile, à la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

Art. 4. – L'arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) est abrogé.

Art. 5. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant celui de sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 6. – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 août 2021.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur adjoint du transport aérien,
ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts*
F. THEOLEYRE